



RANKING

LATINOAMERICANO DE CIUDADES FATALES

Mortalidad Vial Urbana
Primera Edición





Ciudad de Belo Horizonte (Brasil). Foto: Daniel Monteiro / Unsplash



Ciudades Fatales

LA Network, centro de pensamiento y de gestión de conocimiento para las ciudades latinoamericanas, presenta este ejercicio investigativo que determina cuáles son las cifras de muertes por accidentes viales en las principales ciudades de América Latina. El informe quiere llamar la atención sobre cuáles son aquellas CIUDADES FATALES con la vida, con sus ciudadanos, con la salud pública y con la movilidad. Es claro para nosotros que solo a través de esta clase de ejercicios de investigación comparada podremos cambiar la realidad de nuestras calles y vías en el continente. Esperamos que esta primera edición del Ranking de Ciudades Fatales 2016 sea útil para la adopción de una visión de cero muertes en las vías de las ciudades latinoamericanas.



Aspectos metodológicos de la investigación

1. Para la definición del Ranking Latinoamericano de Ciudades Fatales fueron analizadas 100 ciudades de América Latina, cuya consideración inicial fue que su población estuviera por encima de los 400.000 habitantes. Aquellas que están en una cifra menor lo están porque son ciudades capitales. Tal es el caso de San Salvador (El Salvador), San José (Costa Rica) y San Juan (Puerto Rico).

2. Para efectos de medición de los datos, las ciudades fueron analizadas como municipalidades. No fueron tenidas en cuenta sus áreas metropolitanas o municipios conurbados, a excepción de la capital chilena, que sí fue considerada como la región Metropolitana de Santiago.

3. El dato seleccionado para la construcción del ranking es el de número de muertes o víctimas fatales en accidentes de tránsito y su tasa por 100.000 habitantes para el año 2016.

En las cifras de muertes o fallecidos por accidente de tránsito de las ciudades mexicanas, por ejemplo, el INEGI – Instituto Nacional de Estadística y Geografía (la fuente), solo levanta datos de zonas urbanas tomando como referencia la delimitación geográfica, es decir, no contempla vialidades/carreteras de entrada y salida a estas ciudades.

En el caso de la Ciudad de México solo contabiliza los accidentes en avenidas y calles primarias y secundarias de las 16 delegaciones en las que está dividida la capital del país, pero no contempla para su conteo los sucedidos en carreteras que vienen o van a otras entidades colindantes como el estado de México, Morelos o Puebla, como sí lo hace la secretaría de gobernación que suma hasta el triple de accidentes viales fatales.

4. En varios países las cifras de muertos o fallecidos en accidentes de tránsito entregadas por las autoridades y entidades responsables tienen aún carácter preliminar. Tales son los casos de México, Bolivia, República Dominicana y la ciudad de Fortaleza (Brasil).

5. Las cifras de población están proyectadas, en su mayoría, al año 2016, en aquellos países cuyas entidades de estadística tienen tal trabajo definido. Son los casos de Brasil, México, Colombia, Argentina, Ecuador, Perú, Bolivia, Panamá, El Salvador, Paraguay.

6. Las ciudades venezolanas aparecen con índice cero porque desde 2013 no existen cifras sobre accidentalidad en ese país, el gobierno no publica estadísticas y los medios de comunicación no cubren ya casi estas noticias de accidentalidad.

A pesar de ello, el Observatorio de Seguridad Vial, una organización ciudadana, entregó sus mediciones propias a LA Network, pero son poco confiables por el subregistro, ya que se basan en las noticias publicadas en los medios, que cada vez son menos.

7. En el caso de Argentina son muy pocas las cifras oficiales. Existen organizaciones sin ánimo de lucro o no gubernamentales como "Luchemos por la vida" o "Corazones Azules" que presenta cifras anuales de mortalidad, pero más referidas a las provincias (estados), que a las ciudades. Quizás uno de los pocos buenos ejemplos de trabajo estadístico lo viene desarrollando la Agencia Provincial de Seguridad Vial de la Provincia de Santa Fe.

8. En Bolivia debimos acudir al trabajo articulado con periodistas de ese país porque las cifras no son públicas.

9. Para algunas ciudades fue necesario hacer un estudio hemerográfico ante el no hallazgo de datos y estadísticas públicas. Los diarios de prensa y de Internet consultados (y verificados) dan cuenta de fuentes oficiales, por lo que damos estas como referencia. Esas ciudades son: Aracaju, Campo Grande, Campina Grande, Curitiba, Goiania, João Pessoa, São Luis y Teresina (Brasil).

Fuentes de información

CIUDAD	PAÍS	FUENTE	FUENTE POBLACIÓN
La Plata	Argentina	Corazones Azules	INDEC
Mar del Plata	Argentina	Observatorio Vial Municipal	INDEC
Córdoba	Argentina	Diario Voz del Interior	INDEC
Buenos Aires	Argentina	Observatorio de Seguridad Vial Buenos Aires	INDEC
Santa Fe	Argentina	MCSF-BCSF	INDEC Y DECER
Rosario	Argentina	Agencia Provincial de Seguridad Vial Santa Fe	INDEC
El Alto	Bolivia	Policía - Departamento de Estadística Nacional	INE
La Paz	Bolivia	Policía - Departamento de Estadística Nacional	INE
Cochabamba	Bolivia	Policía - Departamento de Estadística Nacional	INE
Santa Cruz de la Sierra	Bolivia	Policía - Departamento de Estadística Nacional	INE
Santiago (Gran)	Chile	Instituto Nacional de Estadística - Carabineros	
Santa Marta	Colombia	Santa Marta Cómo Vamos	DANE
Bello	Colombia	Instituto Medicina Legal - Forensis 2016	DANE
Bucaramanga	Colombia	Instituto Medicina Legal - Forensis 2016	DANE
Montería	Colombia	Instituto Medicina Legal - Forensis 2016	DANE
Villavicencio	Colombia	Instituto Medicina Legal - Forensis 2016	DANE
Pereira	Colombia	Pereira Cómo Vamos	DANE
Ibagué	Colombia	Instituto Medicina Legal - Forensis 2016	DANE
Cali	Colombia	Cali Cómo Vamos	DANE
Cúcuta	Colombia	Instituto Medicina Legal - Forensis 2016	DANE
Medellín	Colombia	Medellín Cómo Vamos	DANE
Barranquilla	Colombia	Barranquilla Cómo Vamos	DANE
Cartagena	Colombia	Cartagena Cómo Vamos	DANE
Bogotá	Colombia	Bogotá Cómo Vamos	DANE
Quito	Ecuador	Agencia Nacional de Transito	INEC
Guayaquil	Ecuador	Agencia Nacional de Transito	INEC
Cuenca	Ecuador	Agencia Nacional de Transito	INEC
Lima	Peru	Policía Nacional de Perú	INEI
Callao	Peru	Policía Nacional de Perú	INEI
Montevideo	Uruguay	UNASEV Informe Anual 2016	INE
Caracas	Venezuela	Sin Datos	
Maracaibo	Venezuela	Sin Datos	
Barquisimeto	Venezuela	Sin Datos	
Valencia	Venezuela	Sin Datos	
Ciudad Guayana	Venezuela	Sin Datos	
Campina Grande	Brasil	SIM/SES-PB	IBGE
João Pessoa	Brasil	SIM/SES-PB	IBGE
Teresina	Brasil	Secretaria de Estado da Saúde Piauí	IBGE
Campos dos Goytacazes	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estadístico 2016	IBGE
Uberlândia	Brasil	REDS TRANSACIONAL	IBGE
Goiânia	Brasil	SMS-SMT (SAUDE - TRANSITO)	IBGE
Campinas	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Contagem	Brasil	REDS TRANSACIONAL	IBGE
São José dos Campos	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Santos	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Brasília	Brasil	GDF/SSP/DETRAN/GEREST	IBGE
Sorocaba	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Nova Iguaçu	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estadístico 2016	IBGE

Ribeirão Preto	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Guarulhos	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Fortaleza	Brasil	Relatório Anual de Acidentes de Trânsito 2016	IBGE
Curitiba	Brasil	SETRAN	IBGE
Manaus	Brasil	DETRAN AM Relatório Anual 2016	IBGE
Niteroi	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estatistico 2016	IBGE
Campo Grande	Brasil	Agetran- GGTI	IBGE
São Gonçalo	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estatistico 2016	IBGE
Osasco	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Duque de Caxias	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estatistico 2016	IBGE
Santo André	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
Rio de Janeiro	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estatistico 2016	IBGE
Aracaju	Brasil	Secretaria Municipal da Saúde Aracaju	IBGE
São Paulo	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
São Bernardo do Campo	Brasil	INFOSIGA SP 2016	IBGE
São Luís	Brasil	Secretaria de Segurança Pública (SSP-MA)	IBGE
Porto Alegre	Brasil	DETRAN/RS	IBGE
Caxias do Sul	Brasil	DETRAN/RS	IBGE
Natal	Brasil	CIOSP/DETRAN-RN	IBGE
Belém	Brasil	CNP /DTI /DETRAN-PA	IBGE
Sao Joao de Meriti	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estatistico 2016	IBGE
Belo Horizonte	Brasil	REDS TRANSACIONAL	IBGE
Salvador	Brasil	GEPRO /SIAT	IBGE
Belford Roxo	Brasil	DETRAN RJ Anuario Estatistico 2016	IBGE
San José	Costa Rica	Observatorio Costarricense de Seguridad Vial	INEC
La Habana	Cuba	ONEI	ONEI
San Salvador	El Salvador	Viceministerio de Transporte	DYGESTIC
Chihuahua	México	INEGI	CONAPO
Culiacán	México	INEGI	CONAPO
Monterrey	México	INEGI	CONAPO
Aguascalientes	México	INEGI	CONAPO
Morelia	México	INEGI	CONAPO
Juárez	México	INEGI	CONAPO
San Luis Potosí	México	INEGI	CONAPO
León	México	INEGI	CONAPO
Hermosillo	México	INEGI	CONAPO
Ciudad de México	México	INEGI	CONAPO
Zapopán	México	INEGI	CONAPO
Guadalajara	México	INEGI	CONAPO
Puebla	México	INEGI	CONAPO
Tijuana	México	INEGI	CONAPO
Mexicali	México	INEGI	CONAPO
Acapulco	México	INEGI	CONAPO
Irapuato	México	INEGI	CONAPO
Ecatepec de Morelos	México	INEGI	CONAPO
Naucalpan de Juarez	México	INEGI	CONAPO
Merida	México	INEGI	CONAPO
Managua	Nicaragua	Polícia Nacional	INIDE
Ciudad de Panamá	Panamá	INEC	INEC
Asunción	Paraguay	Depto de Estadísticas Policia Nal. Paraguay	Dir. General de Estadística
San Juan	Puerto Rico	Polícia de Puerto Rico	Oficina del Censo
Santo Domingo	Rep. Dominicana	Oficina Nacional de Estadística ONE	ONE



La accidentalidad vial: una crisis planetaria

Foto: Andrew Butler. Unsplash

La combinación entre la expansión acelerada de las ciudades y el crecimiento desordenado de su parque automotor, especialmente en los países de ingresos medianos y bajos, está produciendo un cóctel explosivo para la salud pública y la economía.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), señala que las muertes por accidente de tránsito en el mundo rondan ya los 1.3 millones al año. Casi la mitad de estas muertes se producen en las ciudades, y de esas, la mitad tiene como víctimas a peatones, ciclistas y motociclistas. Es claro también que el 90% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos medianos y bajos y estos países tienen solo el 54% del parque mundial de vehículos matriculados.

América no es la excepción en esta epidemia planetaria de la accidentalidad vial. De acuerdo con cifras de la OMS, los traumatismos causados por el tránsito en la región se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes mundiales.

La tasa de mortalidad debida al tránsito en toda la región es de 15,9 por 100.000 habitantes, cifra inferior a la tasa mundial de 17,4. No obstante, "tras este promedio regional se ocultan marcadas diferencias de un país a otro", como lo advierte la OMS, "ya que las tasas nacionales varían mucho, desde una cifra baja (6,0) en el Canadá a una muy alta (29,3) en la República Dominicana."

Por ello para contrarrestar las consecuencias de este escenario, la Agenda de Desarrollo Sostenible para 2030 ha fijado una meta muy ambiciosa en materia de seguridad vial: reducir a la mitad para 2020, el número mundial de muertes y lesiones por accidentes de tránsito.



Ciudad de Estocolmo (Suecia). Foto: Berno Viden / Pixabay

Visión cero: la meta

La pérdida, así sea de una sola vida en un accidente vial, es inaceptable.

Esa es la sentencia, en este caso de vida, con la que el Gobierno y el sector industrial de Suecia se levantaron en pleno en el año 1994 para decir, debemos y podemos evitar que las personas mueran por errores humanos al momento de movilizarse o interactuar en las vías. Allí nació Visión Zero.

Esta iniciativa, de base fundamentalmente ética, considera que los seres humanos cometen errores y que esos errores no pueden tener como consecuencia la pérdida de la vida y por ello promueve la educación de los conductores y demás actores de la movilidad. También, la implementación de una infraestructura que los expertos denominan 'perdonadora', es decir, diseñada y planeada para asumir los errores de las personas y que esos errores no necesariamente terminen en la muerte o graves daños a la integridad: vías seguras.

Además, impulsa el tráfico inteligente a través del monitoreo de las vías, los flujos de tráfico y las condiciones externas como el clima, en otras palabras: vigilancia y control.

Por último, reclamar de la tecnología vehicular "grandes avances en la mejora de la seguridad de los conductores, pasajeros y peatones. Una serie de nuevos sistemas puede reducir drásticamente las muertes relacionadas con el tráfico y las lesiones graves".

Con esta perspectiva, los suecos redujeron en más de un 30% las víctimas en accidentes y esa reducción ha sido lograda con el incremento continuo de su parque automotor. De hecho, sus beneficios son tan evidentes que Visión Zero ya tiene oficinas en más 60 países en el mundo.

En Latinoamérica, la ciudad de Bogotá capacita desde 2016 a sus funcionarios de movilidad en esta perspectiva para ser, en 2038, la primera megaciudad con cero fatalidades. Ciudad de México y Sao Paulo son otras de las ciudades que en la región implementaron Visión Zero.

El mundo puede, con la Visión Zero, ofrecer en las vías "seguridad en todo momento" y reducir la tragedia de las víctimas del tránsito.



BRANKING

Ciudad de La Paz (Bolivia). Foto: Pixabay

10 ciudades más fatales

Posición de ciudades principales



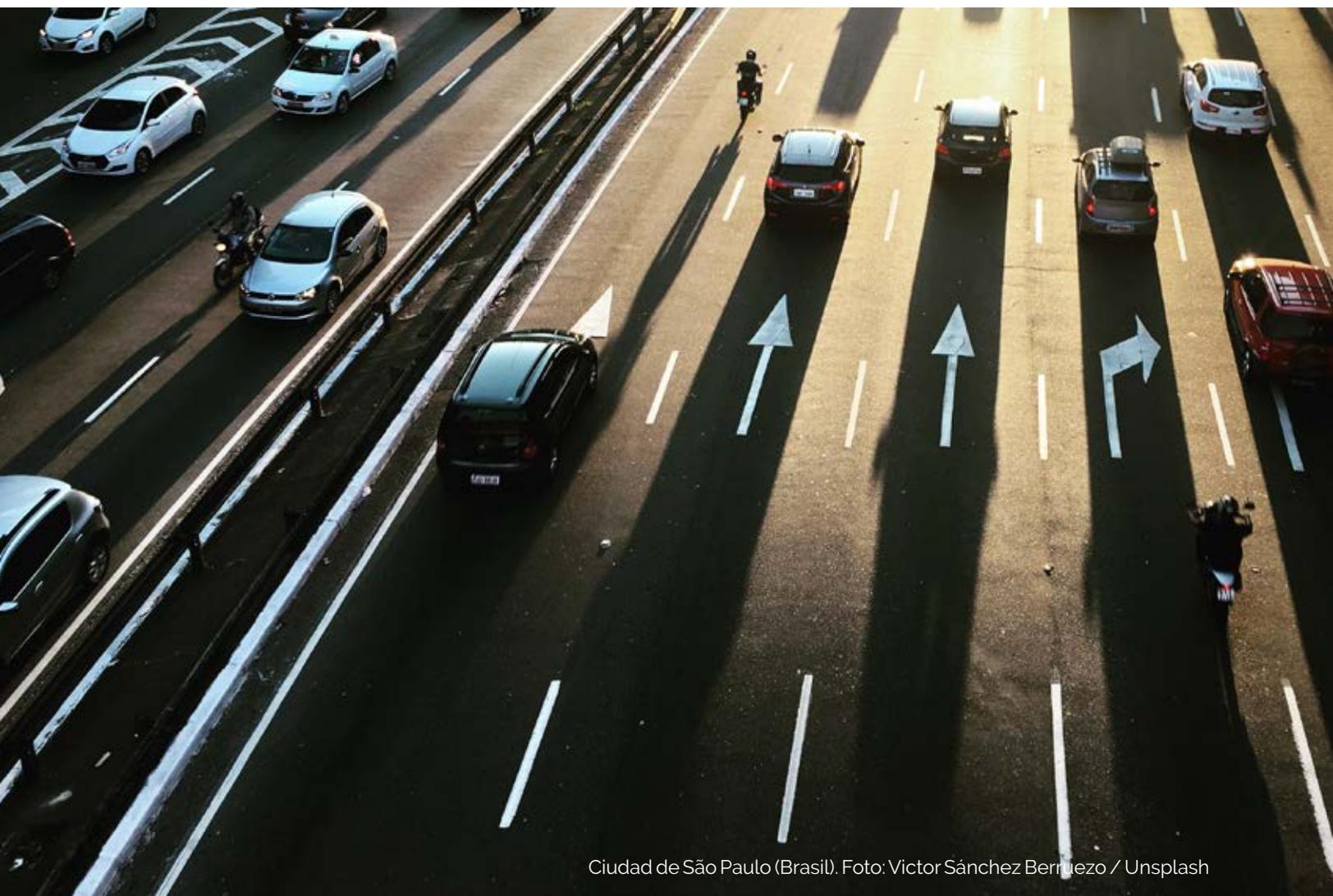
1	San Salvador	El Salvador	247.959	186	75,0
2	Campina Grande	Brasil	407.754	246	60,3
3	João Pessoa	Brasil	801.718	221	27,6
4	Montería	Colombia	447.716	102	22,8
5	Teresina	Brasil	847.430	191	22,5
6	Villavicencio	Colombia	495.200	102	20,6
7	Campos dos Goytacazes	Brasil	487.186	92	18,9
8	Uberlândia	Brasil	669.672	115	17,2
9	Pereira	Colombia	472.023	80	16,9
10	Ibagué	Colombia	558.815	94	16,8

Ranking 100 Ciudades Fatales

	CIUDAD	PAÍS	POBLACIÓN	MUERTES 2016	TASA POR 100MIL
1	San Salvador	El Salvador	247.959	186	75,0
2	Campina Grande	Brasil	407.754	246	60,3
3	João Pessoa	Brasil	801.718	221	27,6
4	Montería	Colombia	447.716	102	22,8
5	Teresina	Brasil	847.430	191	22,5
6	Villavicencio	Colombia	495.200	102	20,6
7	Campos dos Goytacazes	Brasil	487.186	92	18,9
8	Uberlândia	Brasil	669.672	115	17,2
9	Pereira	Colombia	472.023	80	16,9
10	Ibagué	Colombia	558.815	94	16,8
11	El Alto	Bolivia	902.000	143	15,9
12	Goiânia	Brasil	1.448.639	228	15,7
13	Santa Marta	Colombia	491.387	76	15,5
14	Campinas	Brasil	1.173.370	170	14,5
15	Bello	Colombia	464.560	66	14,2
16	Bucaramanga	Colombia	528.352	75	14,2
17	Managua	Nicaragua	1.472.296	205	13,9
18	Contagem	Brasil	653.800	91	13,9
19	La Plata	Argentina	692.779	95	13,7
20	São José dos Campos	Brasil	695.992	95	13,6
21	Cali	Colombia	2.394.870	321	13,4
22	Santos	Brasil	434.359	58	13,4
23	Brasília	Brasil	2.977.216	390	13,1
24	Sorocaba	Brasil	652.481	85	13,0
25	La Paz	Bolivia	794.000	102	12,8
26	Cúcuta	Colombia	656.414	84	12,8
27	Nova Iguaçu	Brasil	797.435	100	12,5
28	Ribeirão Preto	Brasil	674.405	82	12,2
29	Medellín	Colombia	2.486.723	270	10,9
30	Guarulhos	Brasil	1.337.087	145	10,8
31	Fortaleza	Brasil	2.609.716	278	10,7
32	Curitiba	Brasil	1.893.997	196	10,3
33	Manaus	Brasil	2.094.391	210	10,0
34	Niteroi	Brasil	497.883	48	9,6
35	Campo Grande	Brasil	863.982	83	9,6
36	Santa Fe	Argentina	417.224	40	9,6
37	São Gonçalo	Brasil	1.044.058	100	9,6
38	San José	Costa Rica	336.792	32	9,5
39	Osasco	Brasil	696.382	65	9,3
40	San Juan	Puerto Rico	357.130	33	9,2
41	Montevideo	Uruguay	1.380.432	124	9,0
42	Quito	Ecuador	2.597.989	233	9,0
43	Barranquilla	Colombia	1.223.967	107	8,7
44	Duque de Caxias	Brasil	886.917	77	8,7
45	Santo André	Brasil	712.749	60	8,4
46	Rio de Janeiro	Brasil	6.498.837	546	8,4
47	Ciudad de Panamá	Panamá	1.119.681	94	8,4
48	Cartagena	Colombia	1.013.454	85	8,4

49	Chihuahua	México	920.464	77	8,4
50	Cochabamba	Bolivia	682.000	55	8,1
51	Culiacán	México	948.299	76	8,0
52	Aracaju	Brasil	641.523	51	7,9
53	São Paulo	Brasil	12.038.175	950	7,9
54	São Bernardo do Campo	Brasil	827.437	64	7,7
55	La Habana	Cuba	2.125.320	158	7,4
56	Rosario	Argentina	1.262.751	93	7,4
57	Bogotá	Colombia	7.980.001	582	7,3
58	São Luís	Brasil	1.082.935	78	7,2
59	Porto Alegre	Brasil	1.481.019	106	7,2
60	Santiago (Gran)	Chile	5.452.548	387	7,1
61	Caxias do Sul	Brasil	479.236	34	7,1
62	Natal	Brasil	877.662	62	7,1
63	Santo Domingo	Rep. Dominicana	965.040	68	7,0
64	Asunción	Paraguay	525.294	36	6,9
65	Santa Cruz de la Sierra	Bolivia	1.641.000	112	6,8
66	Guayaquil	Ecuador	2.617.349	173	6,6
67	Belém	Brasil	1.446.042	94	6,5
68	Sao Joao de Meriti	Brasil	460.541	29	6,3
69	Cuenca	Ecuador	591.996	36	6,1
70	Mar del Plata	Argentina	644.045	39	6,1
71	Belo Horizonte	Brasil	2.513.451	149	5,9
72	Monterrey	México	1.193.631	70	5,9
73	Aguascalientes	México	875.860	51	5,8
74	Morelia	México	773.071	41	5,3
75	Córdoba	Argentina	1.422.453	75	5,3
76	Lima	Peru	9.031.640	472	5,2
77	Juarez	México	1.435.761	71	4,9
78	Salvador	Brasil	2.938.092	138	4,7
79	San Luis Potosí	México	833.162	38	4,6
80	León	México	1.540.780	68	4,4
81	Hermosillo	México	882.716	38	4,3
82	Ciudad de México	México	8.833.415	227	2,6
83	Zapopán	México	1.355.938	33	2,4
84	Buenos Aires	Argentina	3.059.122	70	2,3
85	Callao	Peru	1.028.144	21	2,0
86	Guadalajara	México	1.513.499	30	2,0
87	Puebla	México	1.648.051	31	1,9
88	Tijuana	México	1.748.062	31	1,8
89	Mexicali	México	1.039.260	17	1,6
90	Belford Roxo	Brasil	494.141	8	1,6
91	Acapulco	México	848.841	11	1,3
92	Irapuato	México	571.786	6	1,0
93	Ecatepec de Morelos	México	1.779.404	17	1,0
94	Naucalpan de Juarez	México	906.803	4	0,4
95	Merida	México	908.522	2	0,2
96	Caracas	Venezuela	3.273.863	S.D.	
97	Maracaibo	Venezuela	1.627.501	S.D.	
98	Barquisimeto	Venezuela	1.104.186	S.D.	
99	Valencia	Venezuela	892.530	S.D.	
100	Ciudad Guayana	Venezuela	862.720	S.D.	

El difícil acceso para los ciudadanos a las estadísticas



Ciudad de São Paulo (Brasil). Foto: Victor Sánchez Berrueto / Unsplash

Cuando se busca en Internet “estadísticas de accidentes de tránsito en Bolivia”, los enlaces que aparecen solo corresponden a titulares de diarios locales: “Imprudencia y alcohol causan el 90% de muertes en accidentes de tránsito” o “La cantidad de personas que mueren en accidentes de tránsito creció en 105% de 2003 a 2013”, se lee en algunos.

Si se insiste un poco, es posible acceder a cifras del Instituto Nacional de Estadística (INE), aunque la información más reciente data de 2015 y está detallada por departamentos, no así por ciudades. Una de las razones es que, si bien es una información pública que elabora la Policía Boliviana, no está al alcance de cualquier internauta o ciudadano, sino que debe ser solicitada por algún periodista, o institución estatal, como el Observatorio Boliviano de Seguridad Ciudadana y Lucha Contra las Drogas.

Esta realidad, que no solo se da en países como el mencionado, dificulta el avance en políticas de prevención, porque para ello es importante contar con un sistema confiable de datos de indicadores. De esta manera es posible identificar factores de riesgo y asumir acciones en seguridad vial.

En Argentina, por ejemplo, el periodista del diario La Nación, Pablo Tomino, escribía en una columna de opinión de febrero que "No hay estadísticas oficiales sobre la cantidad de muertos en siniestros viales en la Argentina. No hay. No existen relevamientos serios, con estándares internacionales de aplicación, ni un muestreo preciso de cuántas personas pierden la vida en las rutas del país. Los números que se conocen, los 7268 muertos en 2016, por ejemplo, son fallecidos en el lugar del hecho, certificados por la policía, y publicados en los medios de comunicación. Pero no hay, si quiera, un seguimiento del estado de los heridos, de las personas que mueren, por ejemplo, días más tarde, en un hospital."

En junio pasado, a propósito del Día Nacional de Seguridad Vial que se conmemora en Argentina, la Federación Internacional del Automóvil para Latinoamérica (FIA) lamentó, además, las carencias en programas de educación que se imparten en niveles escolares para generar conciencia vial en las generaciones venideras.

Esto porque si se analiza las causas de los accidentes viales, se notará que la mayoría son provocados por imprudencia del conductor, por no obedecer las normas de tránsito y por la omisión de señales. Mejorar los indicadores y hacerlos públicos de manera relevante es clave para generar conciencia y movilización de todos los actores de la sociedad. En América Latina es urgente.



Venezuela: vacío estadístico en seguridad vial, distorsión frente a la protección de la vida





Venezuela es el único país del que no tenemos en este informe cifras ni indicadores creíbles sobre muertes por accidente de tránsito. El último reporte estadístico sobre mortalidad por accidentes de tránsito con base en información oficial en Venezuela, fue presentado hace ya cuatro años: el Anuario de Mortalidad 2013, elaborado por el Ministerio del Poder Popular para la Salud. “(...) exhortamos a las autoridades a brindar la información oficial relacionada con la siniestralidad vial en el país. Cabe destacar que aún tenemos tres años de retraso en la presentación de los Anuarios de Mortalidad, estadísticas vitales para poder aportar soluciones alternativas y acciones en torno al tema de la Seguridad Vial en Venezuela”, señaló el V Informe de la organización ciudadana.

En ese año las muertes reportadas fueron 7.029. Para 2016, el esfuerzo del Observatorio de Seguridad Vial de este país, por llenar ese vacío de información, a través de un estudio hemerográfico (reportes en medios de comunicación) dio como resultado que las cinco ciudades con más muertes fueron Charavalle con 36 muertes (estado Miranda); Maracaibo 29 (Zulia); Caracas 24; Valencia 16 (Carabobo) y Maracay 14 (Aragua). De allí que Dayana Betancourt, Coordinadora General del Observatorio, señala que incluso realizar un estudio hemerográfico resulta una frustración: la crisis política y social ocupa todo el interés de los medios.

En total esas cinco ciudades, presentaron 119 muertes, una cifra que desearían todos los defensores de la seguridad vial pero que en realidad reflejan la crisis de información. Mientras en 2013 en el Distrito Capital se registraron 456 muertes, para 2016 el Observatorio solo pudo conocer de 24 casos. “Estamos buscando otras alternativas para medir la cantidad de accidentes y continuar nuestra labor como Observatorio. Factores como el acceso a la cobertura y el déficit de papel para imprimir la prensa van en contra de nuestra labor. Es muy interesante poder obtener esta información o contactos de organizaciones homólogas para enriquecernos con esas experiencias”.

RANKING

LATINOAMERICANO DE CIUDADES FATALES



Mortalidad Vial Urbana
Primera Edición

www.la.network

Foto portada: Hoffmann-Tipsntrips / Pixabay



@la_network



LANetworkCiudades



contacto@la.network